

東洋大学学術情報リポジトリ Toyo University Repository for Academic Resources

駅員の酔客に対する注意義務の限界--西武鉄道保谷駅事件上告審判決

| | |
|-----|---|
| 著者 | 今上 益雄 |
| 雑誌名 | 東洋法学 |
| 巻 | 10 |
| 号 | 4 |
| ページ | 79-86 |
| 発行年 | 1967-05 |
| URL | http://id.nii.ac.jp/1060/00007863/ |

刑事判例研究

二 駅員の酔客に対する注意義務の限界

— 西武鉄道保谷駅事件上告審判決 —

(業務上過失致死被告事件、最高裁昭四〇(あ)七三三)
号、昭和四一年六月一日四、三小法廷判決破棄自判) 判例時報四四七号九五頁以下

【事実】 本件の概要は、西武鉄道池袋線保谷駅に勤務していた駅務手で、本件事件発生当夜は乗客係をも命ぜられ、旅客の誘導、案内、整理などの業務に従事していた被告人が、夜半車内を見廻り中居眠りをしていて酔客を発見してホームに降ろしたところ、その酔客はホームから線路敷に転落したのに、それに気付かないまま電車を発進させたため、右被害者を、急停車の措置にもかかわらず車両とホームとの間で圧死させたもので、その場合における乗客係の業務上の注意義務が問題となったものである(昭和三十六年五月一日午前零時三三分、池袋駅発、保谷駅止り、四両編成の電車が同駅に到着した。後続の最終電車が到着するのはその十分後なので、それまでに本件電車を入庫させるため、被告人は担当の第三、四両の乗客の降車整理に従事中、第四両目中尾部座席で酒の匂いをさせ居眠りしていた乗客Y(当時二十九才)を認め、その肩を三回位叩いて起すを目を覚ました同人は、一寸ふらふらしながらも一人でホームに降りて行ったので、被告人はそのまま見廻りを続け、更に二人程の居眠り客を車外に連れ出してから一、二両目を見廻っていた同僚の乗客係Mに客扱い終了の合図を送り、Mより全車両客扱い終了の合図を受けた車掌の発進合図により電車は入庫のため発車したところ、Yは、被告人らが車内整理中、三両目と四両目の間の線路上に転落して、ホームにはい上ろうとすると、第一審八王子簡裁は、車両とホームとの近接部分を点検注視する義務と、被害者をホームにある待合室などの安全な場所に誘導すべき義務があるとの見解をとって、被告人は右注意義務の違反があるととして、罰金一万円の刑に処した。控訴審の東京高裁は、一審が安全な場所への誘導義務ありと

したのを、専ら「ホームにある待合室などの安全な場所に行くことが出来るかどうかを確認すべきである」として、右安全確認義務を課して控訴を棄却した。これに対する上告趣意は、被害者は酩酊の程度も軽く十分一人歩き出来る状態にあったばかりか、飲酒を自制しなかった被害者の一方的過失であり、被告人自身も事故に対する予見可能性を欠き、加えて原判決の要求する注意義務は、鉄道交通の実体からすると理想論にすぎると主張したのである。

【判旨】これに対し、最高裁判所は「乗客係が酩酊者を認めた時は、その挙措態度に周到な注意を払い、車両との接触、線路への転落などの危険を防止する義務を負う」とするのは勿論であるが、他面、いわゆる「危険の分配」法理を適用して「鉄道を利用する公衆も又、鉄道交通の社会的効用と危険性にかんがみ、自らその危険を防止しよう心掛けるのが当然であって、飲酒者といえどもその例外ではない」とした。それ故車両とホームの近接部分の注視義務については、「客扱い終了の旨の合図を車掌に送るに当たっても、線路に転落者のあることが推測されるような異常な状況のない限り、逐一点検する注意義務があると考えるのは不当である」として、原判決に示された事実関係から照らして「本件被害者が、酒の匂いをさせて眠っていたが、一寸ふらふらしながら自らホームに出ていった程度からは、かような特段の状況もなく、従って被告人が、被害者の下車後の動向を注視しなかったとしても業務上の過失責任を負わせるのは酷に失する」と断じた。尚二審判決が被告人に過失責任を負わせる理由の一つとした客扱いについて時間的余裕がある（尚一、二審判決の詳細は高裁刑集二八・一三参照）との点については、右判断を左右するに足りるほどの事由はないものと判示して、原判決を破棄し、被告人に無罪を言渡したものである。

【研究】一 この判決の意義は、交通事故をめぐって事故をひき起した交通機関の側と、死傷をこうむった被害者の側との夫々に、どの程度の過失責任又は忍受を負担させるかに関する、所謂「交通上の危険の適切な分配の原則」(Grund der angemessenen Verteilung der Verkehrsgefahren)の法理を駅員対酔客という関係についても敷衍して適用し、酔客に対する駅員の過失責任の限界を示した点にある。従来、専用軌道を有する交通機関の運転手の注意義務に関する判例は相当な数にのぼっているが、大別すると(1)高度の注意義務を課するもの、(2)「許された危険」(Celaubtes

Risto) の法理を自覚するもの、(3)「危険の分配」の法理を自覚するものと大別し得るが、汽車、電車等の運転手その他の従業員については、過失責任をある程度制限しようとする傾向が顕著であること、例えば、大審院昭和四年五月二日の判決が踏切通過に関して「遮断機又ハ自動警報器ノ設備ノ存ルト否トニ拘ラス之ヲ通過スルニ当リテハ、常ニ間断ナク警笛ヲ吹鳴シテ一般通行人ニ注意ヲ与フヘキハ勿論其ノ速力ヲ調整シ緩急応変ノ手配ヲ為シ危険ヲ防止シ(なければならず)……電車カ高速速度機関ナルコト電車ニ専用軌道アルコト及会社ニ発着時刻ノ制限アルコト等ニヨリ右業務上ノ義務カ免除セラルモノト解スルヲ得ス」(大判昭和四年五月三)となし所謂許された危険の法理の適用を正面から否定したのに反し(同趣旨の判決には、例えば大判大九年九月二日刑集三卷六一八頁・大判大四年六月九日刑集四卷三八五頁・大判昭和八年七月一〇日刑集二卷二二五六頁などがある)東京高裁昭和三年七月二三日の判決は「専用軌道のある電車は、高速度で一定の軌道上を疾走する公許の交通機関であり、且つ所定の発着時刻をたがえぬよう各駅間の所要運転時間の正確を期さねばならないので、進行中の電車の前面において通行人が線路を横断するに因つて生ずる衝突の危険を予防すべき責任は、主として通行人にあるものといふべく、然らざれば前示のよるな電車本来の機能を達し得ないからである(傍点筆者)」(東京高裁昭和三年七月二三日)として危険の分配の法理を自覚した好個の事例があり(同趣旨のものに、例えば大判大三年三月二日刑集二〇卷二七八頁・大判昭和七年七月二三日刑集一九卷六〇九頁・名古屋高、そうしてこれが今日確立された判例の考え方であることはよく知られているところである(判例の見解については井上正治「判例にあらわれた過失犯の理論」参照)。

ところでこの判決が、鉄道従業員対酔客との関係で右判例の事案と異なり、危険に対する注意力に障碍が予想される酔客の事故についても、鉄道交通の近代的有用性と危険性にかんがみ、相手方が酩酊者であるという事情にさえあれば、その動静の如何を問わず、その注意力の低下に基づく不測の行動に備えなければならないという無条件な考え

方は容れられず、それ故本件事案にみられる如き事実関係では、線路敷への転落などの危険性又は転落などの事実を推測させるような特段の状況があったものと断することはできないから、結果発生について客観的予見性すらなかったというのであって、従来の判例の線よりかなり前進した考え方だといわねばならず、その意味で、過失犯の注意義務の内容を考える上でも、又所謂酔っぱらい天国に対する警告を与えた社会的意義を有することも見逃し得ず、注目に値するものといわねばならない。

二 社会に有益ないし必要な行為は、法益侵害の危険を伴うものであっても、一定の範囲内で適法であるとの「許された危険」の理論は、過失犯の違法性が法益侵害という結果惹起（結果無価値Erfolgsunwert）につきるものでなく、さらに行為遂行が不適法であったこと（客観的注意義務違反——行為無価値・Handlungsunwert）に求められなければならないという認識に到達し、ここから社会的に相当でない法益侵害のみが違法であるとの新しい違法観が生まれ、こうした違法観は故意犯と過失犯とが、すでに違法性の段階において区別されることを意味することになるばかりでなく、構成要件の問題としても把握されることになる（田井上正治「過失犯の構造」、藤木英雄「過失犯の考察」法学協会雑誌七四卷三号、福大塚仁「過失犯における注意義務」前掲講座参照。）

基づく価値判断であることになるが（不破武夫「刑事責任論」一八七頁）、まず構成要件要素としての客観的注意義務（objective Sorgfalt）（客観的注意違反が構成要件要素か、違法要素であるかについては争いがあるが、これを構成要件要素と考えるものとして田藤重光「刑法綱要総論」二五〇頁、大塚仁「刑法総論」二八四頁、木村竜二「刑法総論入門」法学セミナー六九号二六頁以下、福田平一「前掲論文」一二七頁等がある）の問題とされなければならない（ヴェルツェルは「社会生活上必要な注意」（die im Verkehr erforderliche Sorgfalt）という言葉で表わしている）。この点については見解が分れているが、注意義務の内容は、構成要件の結果を予見しな

ければならぬ義務であり、予見義務を根幹とし更に予見に必要な内的、外的義務及び結果回避義務が含まれるとするのが最も妥当であらう（木村「刑法総論」二四八頁、これに対し井上教授は、結果回避義務のみが違法要素であり、予見義務は過失責任の要素であるとされるがともに、行為者自身の個人的能力を基準としてその違反の有無が論じられなければならない一面もある故、両、蓋し結果回避義務が構成要件要素としての注意義務の内容であることは疑いなしとしても、定型的に予見の不可能な従って予見義務のない結果に対しては、これを避ける為の適当な作為、不作為も不可能であり、結果回避義務違反は存しないこととなり、逆に結果発生の直接原因となった行為については、他の行為の可能性がないとされる場合でも、その前提ですでに予見が可能であれば結果回避も可能であり、注意義務が存在することになるからである（従って、客観的予見義務の限界をなす客観的予見可能性は、行為の当時、一般人の見地において結果の予見が可能であるかということであり、これは相当因果関係の判断と重なりあう）。行為者が知っていた事情を含めて、一般人の知りうる事情を基準として、こととなる。尚平野竜一「過失についての覚悟」警察研究二四卷三三頁・大塚「前掲論文」一四三頁参照）。これらのことを本件事案についてみると、第一審では、被害者は「酩酊の上熟睡より目覚めたばかりで、歩行踴躍としていた状態であり、ホームから線路敷地上に転落したりあるいは電車発進の際これに接触して転倒する等の危険も予想されるものである」と判示しているところからすると、結果発生についての客観的予見可能性があったということになろうし、従って酩酊している被害者を待合室などの安全な場所に誘導すべき義務及びホームと車両との間の近接部分を注視すべき義務を要求して結果を回避すべきであるというのは当然であるかも知れない。同じことは第二審が、「ホームにある待合室などの安全な場所に行くことができるかどうか確認すべきである」といっている点は、これは誘導義務に先行すべき安全確認義務を認定しただけで、その実質において大差はないから、結局第一審の場合と同じことになろう。

ところが「許された危険の理論」は主として交通機関の側のみ責任の領域を着目しようとするに対し、「危険の

分配の理論」は、本判旨も指摘する如く、鉄道交通の社会的有生性と危険性にかんがみて、交通機関とそれにより死傷を蒙るべき被害者との双方を考慮して責任の分配を考えなければならぬ問題として論議される（大塚仁「過失による交通事案」『刑法雑誌』一〇）のであるから、果して従業員には、被害者を待合室などの安全な場所に誘導すべき義務があるものか否か、換言すると被害者自身、結果の発生を回避すべく努力しなければならないという、危険防止の義務が分配されているのではないか、ということが改めて考えなければならぬ問題として残されるのである。（かように、交通に關与する者に注意深く行爲することを信頼してよいとする、所謂「生活上の信頼の原則」）。つまり、「許された危険」の法理は、社会的効用が強調されるところに、ある種の危険が許されるということであるが、そうしてこの危険が許されることによって、当然ある程度は被害者の方で危険を防止するよう心がけねばならないというのが「危険の分配」の法理なのであり（前者が社会的効用と危険性との利益較量の問題であるから、違法論において検討されるべきこととなるが、後者の場合には、そういう利益較量という価値評価の問題というより経験則の問題であるとされ、それ故に結果の客観的予見性の問題としての構成要件論で検討されるべきで、過失犯の構造を考える場合に、位置すべき場所が異なるとされる。「刑事判例評釈」判例時報四、五十六号「二四頁参照」）、この理論の働くところでは、被害者も又結果の発生を回避する為の注意義務を尽すべきであつて、その意味で結果発生 of 危険性はなく、ひいては行為者にいかなる注意義務も課せられないということにならざるを得ぬのである。だからこそ第二審が「およそ人の生命、身体に危険を生ずるおそれのある危険業務に従事する者は、その業務の性質に照し危険を防止する為の法律上、慣習上もしくは条理上必要なる一切の注意をなすべき義務を負担するものであつて……苟くも列車の運転に關して危険の発生を防止するに必要な限り、一切の注意義務をつくさねばならない」というのは、注意義務の相当性の範圍を逸脱したものといわざるを得ぬのであつて、本判示が、反つて原判決の認定した事実關係「被告人が、被害者の肩を三回叩くと、同人は眼をさまし一寸ふらふらしながら、右側中央

のドアからホームに出ていった」という程度では、「線路敷への転落などの危険性または転落などの事実を推測させるような特段の状況があったものと断ずることはできない」として結果発生についての客観的予見可能性すらなかったし、従って、安全な場所へ誘導する義務もなかったというのは酩酊者にも鉄道交通上の危険を負担させたものと解せられ、正当なものだといわなければならない（尤も、Yの酩酊の程度はどのようなものか、しかもは判明しないのであるが、電車から降りてすぐさま線路に転落したという結果からみると、相当程度酔っていたとも考えられるが、深夜のこととして、認定事実以上のことは知る由もない）。その故に、これは鉄道従業員対酩酊客との関係において、従来の判例の線よりかなりつき進んだ考え方であるといえようし、酔っぱらい天国に頂門の一針を与えたという社会的意義も大きい。

三　ところで本判決は、無条件には相手方が酩酊者で注意力が低下しているが故に、常に不測の行動に備えなければならぬのではないというのであるから、当然、駅員対酩酊客との関係で、酩酊の程度に応じ駅員の注意義務の負担が異なってくることにならざるを得ない。これを具体的に示すと、(1)相手方の酩酊の度合が軽く、外観上もそのことが一見して明瞭である場合には、判示の如く、特段の危険状況がないものとして、駅員には酩酊者を待合室などの安全な場所まで行けるか否かを確認するような、危険防止の手段をとる義務はないということになろう。よろしく「危険の分配」の法理が適用されることとなる。(2)他方、酩酊の度合が強度で、危険性が明瞭であるときには、特段の危険状況があるものとして、駅員側に広汎な危険予防の措置が要求せられ、危険防止の責任が主として駅員側に負担させられると考えても、やむを得ぬといわねばならない。ここにまで「危険分配」の法理を及ぼすことは、いささか躊躇を感じざるを得ない。尤も例えば、上告趣意が示す如く、飲酒を自制しなかったが故に生ずる事故との主張もあり得ようが、これと駅員の業務上の注意義務を考えることは別論である。(3)、(1)と(2)との中間にある場合である。本

件事案の如く、第一審では「歩行踰限としていた状態」であるといい、第二審では「一寸ふらふらする程度」であるとのくい違いは、その客観的判断において、酩酊の程度を明確に判断し得なかったということから生じたのであるうし、しかも尚、かような場合であっても、結局特段の危険状況がないものとして、危険防止の責任が被害者に帰せられているのである（尚、時間的余裕があることは右の判断に影響を及ぼさないという考え方は、蓋し正当であらう。但し、酩酊度が一見して不明の場合、駅員となる。尚市川郁雄「駅員の酔客に対する注意義務の限界」判例タイムズ一九二号・一一二頁参照）。そうして、(3)のような場合においても、駅員の注意義務の負担を、鉄道交通の公共性にかんがみて軽減する方向を示した本判決は、過失犯の構造を考える上でも、正しい理論構成をしたものとして高く評価することができるのである（尚交通機関の公共性といっても、例えば汽車、電車（路面電車は性質上自動車の場合と同じく考えられよう）と自動車とは、従業員は、従業員の注意義務に差別が認められてしかるべきことは多言を要しないであらう。判例も、そのことについては充分意識しているし、しばらく維持されざるを得ぬであらう。尚大塚仁「前掲論文」一〇九頁参照）。